

Tid Tisdagen den 18 februari 2020 kl. 17.00 – 18.30
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Torsdagen den 27 februari 2020, §§ 1-6, 8, 14-16, 18, 22-24, 26-30

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 18 februari 2020, §§ 7, 9-13, 17, 19-21, 25

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)

Jonas Nilsson (M)

Christoffer Jönsson (L)

Gunnar Caperius (C)

Felix Antman Debels (S)

Jakob Sahlin (S)

Deniz Butros (V)

Rose-Marie Rooth (V)

Anton Clarholm (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Per Hagwall (M)

för Fritz Lennaárd (M)

Sten Edebäck (M)

för Alexandra Grimfors (M)

Ersättare:

Mattias Hallberg (M)

Sofia Tahko (KD)

Joel Tekle-Georgis (S)

Sinikka Suutari (S)

Kristina Östman (V)

Maria Mustonen (V)

Tapani Juntunen (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Kristine Fornander, Monika Gerdhem, Gustaf Landahl, Maria Svanholm, Emily Tjäder, Martin Johansson samt borgarrådssekreteraren Martin Solberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-26.

§ 1 Närvarorätt

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att medge närvarorätt vid dagens sammanträde till Martin Johansson och Luis Lopez.

§ 2 Val av justerare och tid för justering

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden utser vice ordföranden Emilia Bjuggren (S) att tillsammans med ordföranden Katarina Luhr (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker torsdagen den 27 februari 2020.

§ 3 Anmälan av föregående protokoll

Protokoll 10/2019 från miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 17 december 2019 anmäls.

§ 4 Anmälan av inkomna skrivelser till miljö- och hälsoskyddsnämnden

Inkomna skrivelser m.m. till miljö- och hälsoskyddsnämnden enligt förteckningar från den 6 februari och 18 februari 2020 anmäls.

§ 5 Anmälan av delegationsbeslut fattade inom miljöförvaltningen

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner redovisningen av delegationsbeslut fattade inom miljöförvaltningen från och med den 23 november 2019 till och med den 24 januari 2020.

Handlingar i ärendet

Lista över delegationsbeslut ur ECOS för delegationsperioden 2019-11-23 – 2020-01-24.

§ 6

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Protokoll nr 8/2019 från sammanträde med fastighetsnämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens gemensamma råd för funktionshinderfrågor från den 9 december 2019 anmäls.

§ 7

Verksamhetsberättelse 2019 för miljö- och hälsoskyddsnämnden

Dnr 2019-19437

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut 2019 för miljö- och hälsoskyddsnämnden och överlämna den till kommunfullmäktige.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 1 februari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 8**Årsrapport, tillsyn på kyltorn 2019**

Dnr 2020-413

Beslut

Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskydds nämnden godkänner rapporten ”Kyltornstillsyn 2019”.
- 2 Miljö- och hälsoskydds nämnden överlämnar rapporten till Miljödepartementet.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 3 februari 2020.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 9**Överklagande av mark- och miljödomstolens dom i mål nr M 791-19****Fullföljande av reservationsvist överklagande till Mark- och miljööverdomstolen gällande tillståndsansökan för värmepumpsanläggning**

Dnr 2015-8930

Beslut

Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar att på de grunder som framgår av detta tjänsteutlåtande fullfölja överklagandet av mark- och miljödomstolens dom i mål nr M 791-19 och yrka att Mark- och miljööverdomstolen meddelar prövningstillstånd i målet och
 - a) i första hand fastställer miljö- och hälsoskydds nämndens beslut från den 7 december 2015, dnr 2015-8930
 - b) i andra hand kompletterar utredningen i målet genom att inhämta remissyttranden från Stockholms stad (genom dess

exploateringsnämnd respektive trafiknämnd), Region Stockholm (genom dess trafikförvaltning), Stockholm Vatten och Avfall AB, Stockholm Exergi AB och Telia Sverige AB innan dom meddelas samt förenar ett eventuellt tillstånd med av miljöförvaltningen föreslagna villkor

- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att företräda nämnden i ärendet.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 3 februari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 10

Överklagande av mark- och miljödomstolens vid Nacka tingsrätt slutliga beslut den 19 december 2019 i mål M 8844-19

Dnr 2016-8767

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att på de grunder som framgår av detta tjänsteutlåtande fullfölja överklagandet av mark- och miljödomstolens slutliga beslut den 19 december 2019 i mål M 8844-19 och yrka att Mark- och miljööverdomstolen, med upphävande av mark- och miljödomstolens beslut, återförvisar ärendet till mark- och miljödomstolen för prövning i sak.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att företräda nämnden i ärendet.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 3 februari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 11

Begäran om upplysningar och yttrande

Yttrande till Justitieombudsmannen, JO dnr 6666-2019

Dnr 2018-18406

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens yttrande i ärendet.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 3 februari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 12

Rese- och mötespolicy för Stockholms stad

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2019/1410

Dnr 2019-15868

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C), Deniz Butros m.fl. (V) och Anton Clarholm (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar att staden har tagit fram en rese- och mötespolicy som ska styra mot klimatsmarta resor och möten. Vi håller med förvaltningen om de flesta synpunkter som förs fram. Däremot vill vi betona att det är utsläppen som ska minimeras, inte enskilda färdssätten. Ibland kan exempelvis båt innebära större utsläpp än flyg. Vi saknar dock några viktiga aspekter som måste regleras.

I policyn står att vid val av färdssätt för längre resor reglerar policyn att tåg, båt eller buss väljas i första hand. De flesta fartyg drivs i dagsläget med fossila drivmedel.

Avgasutsläppen innehåller fyra särskilt miljöskadliga komponenter: svaveloxider som orsakar hälsoproblem och försurning av mark och vatten; kväveoxider som bidrar till övergödning, försurning och hälsoproblem; partiklar som orsakar hälsoproblem samt koldioxid som bidrar till global uppvärmning och havsförsurning. Att vid längre resor prioritera båt lika högt som tåg är därför mycket tveksamt ur klimat- och miljöperspektiv. Vi anser att en inbördes rangordning bör införas: i första hand tåg, i andra hand buss och i tredje hand båt.

Policyn reglerar också att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför måste

resopolicyn kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras.

Vi instämmer i att övernattnig bör undvikas om en konferens inte är längre än att den ryms under en dag. Det är bra ur både miljö- och kostnadsperspektiv. Vi vill dock poängtera att det finns ett värde också i det sociala umgänget och att längre konferenser med övernattnig ger ett större utrymme för det. Dessutom ter det sig som en hög grad av detaljstyrning att ange mellan vilka klockslag konferenser får äga rum. Vi litar på att stadens chefer har förmåga att avgöra vad som är bäst utifrån sina förutsättningar.

I policyn står att möjligheterna till deltagande via teknik för distansmöten ska övervägas vid möten med deltagare från olika tjänsteställen. Vi håller med om att distansmöten kan vara bra för vissa tillfällen, men vill poängtera att det kräver att verksamheterna också har möjlighet att investera i utrustning och infrastruktur för detta. Vi instämmer i förvaltningens förslag att personalstrategiska avdelningen tillsammans med digital utveckling får i uppdrag att utreda möjligheten för staden att få tillgång till molntjänster för digitala möten.

En del av policyn handlar om uppförandekod vid resor i tjänsten. Där hänvisas till stadens personalpolicy samt stadens riktlinjer för mutor och representation. Ingenstans i dessa dokument står det att besök på porr-, striptease- och liknande klubbar inte ska vara tillåtet. Det saknas också skrivningar om att hotell utan porr ska användas när det är möjligt.

Stadens nämnder och styrelser ska enligt policyn årligen följa upp tjänsteresorna. Vi delar förvaltningens åsikt att det är viktigt att resornas klimatpåverkan följs upp och att det bör läggas till i formuleringen. En översiktlig uppföljning bör göras även på stadsövergripande nivå. På så sätt kan verksamheter som sticker ut på ett negativt sätt identifieras och analyseras, eller som sticker ut på ett positivt sätt lyftas fram som goda exempel. Vid en stadsövergripande uppföljning blir det också möjligt att analysera stadens verksamheter ur ett jämställdhetsperspektiv.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C), Deniz Butros m.fl. (V) och Anton Clarholm (SD).

Reservation

Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet välkomnar den nya mötes- och resepolicyen som kommunstyrelsen har remitterat till miljö- och hälsoskyddsnämnden. Vi tillstyrker de ändringar som miljöförvaltningen föreslår i sitt tjänsteutlåtande. Minimeringen av flygresandet är en viktig målsättning för policyen och därför bör klimatvinsten värderas högre än tidsvinsten vid val av färdmedel. Policyen ska vara normerande och tillämpas både på stadens tjänstepersoner och på förtroendevalda. Den offentliga sektorn bör visa vägen i klimatomställningen.

§ 13**Klimathandlingsplan 2020-2023****För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040****Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2019/1041**

Dnr 2019-18307

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 27 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Anton Clarholm (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar den efterlängta klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen.

Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Dels för att synliggöra vilka åtgärder som har störst potential kostnadsmässigt och dels för att lättare följa upp att klimatarbetet ges tillräckliga resurser. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så

som energieffektiviserande åtgärder. Stadens nämnder och bolag bör också ges i uppdrag att återkomma med en egen resursuppskattning för att följa handlingsplanen. Frånsteg av givna beting bör också rapporteras skyndsamt – gärna med förslag på kompletterande åtgärder – till kommunstyrelsen.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avsäger sig staden rådighet.

Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är tyvärr knapphändig i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Kapitlet ”Samverkan med stadens näringsliv, stockholmarna och nätverk för städers klimatarbete” behöver utvecklas och stärkas.

Kommunstyrelsen bör också ges i uppdrag att återkommande rapportera status för klimatarbetet och uppföljningen utifrån koldioxidbudgeten för stadens invånare. Det är centralt att visa på både svårigheter och möjligheter i klimatarbetet och engagera hela staden i omställningsarbetet.

Åtgärder inom transportsektorn

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Koldioxidutsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Vi håller med förvaltningen om att detta inte avspeglas i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Det är mycket allvarligt att det saknas åtgärder motsvarande 84 100 ton. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg

staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande, uteserveringar och bussar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgodsgods kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt.

Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Detta måste ändras. Ett sätt är att skapa fler samlastningscentraler, då blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, koldioxidutsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad.

Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, det är en av de saker som staden bör verka för. Parallellt bör ett arbete föras med regionen för att hitta möjligheter att nå ett regionalt stopp som kan kommuniceras med stockholmarna i god tid. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga ”aspiratoriska” mål driver på förändringar i andra led.

I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, uträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade

i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoollösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen måste utvärderas så att dessa snarast vid behov kan skärpas i syfte att göra det fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår.

För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Det är bra att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferteras vilket även bör kunna gälla för parkeringsavgifterna så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.

Handlingsplanens föreslagna åtgärder fokuserar dock mycket på att verka för att straffa dem som gjort ett felaktigt val när de köpte bil för tio år sedan. Vi behöver istället sätta fokus på att verka för att stockholmarna gör rätt val nu. Staden borde därför verka för att malus-delen i bonus malus-systemet stärks så att det blir avsevärt dyrare att idag köpa en tyngre bil som ska drivas med fossilt bränsle. Samtidigt som staden försöker påverka regeringen och EU kring regleringen av etanol måste staden också uppvakta regeringen om att påskynda ökningen av reduktionsplikten så att befintliga dieselbilar snarast kan köras på biodiesel.

I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full markhyra av flygplatsen kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen

Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att utläsa om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater

skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens klimathandlingsplan fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen.

Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan alltså vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i handlingsplanen.

En av anledningarna till att energieffektiviseringsåtgärder inte har genomförts på befintliga byggnader är att kalkylräntan på 5 procent är för hög och gör att åtgärderna inte blir lönsamma.

I handlingsplanen måste det tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det är inte rimligt att nöja sig med detta. Istället måste staden ta ett kraftigt omtag och förstärka arbetet. Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering.

För att öka fler fastighetsägares incitament att genomföra klimatåtgärder ska staden verka för att systemet för ROT-avdrag revideras så att det gäller för bostadsrättsföreningar, hyreshus och villor som genomför klimatåtgärder och inte för andra typer av renoveringar.

Vad gäller fjärrvärmens måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen står att stängningen ska ske senast år 2022, detta måste justeras till år 2020. Även koldioxidbudgeten måste justeras.

Omställningen av bebyggelsens uppvärmning har tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmens är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid biokraftvärmeverket i Värtan. På sikt är potentialen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken. En åtgärd som staden behöver arbeta med är att ställa krav på att installera klimatneutral fjärrvärme i nyproduktion av flerbostadshus, skolor och idrottsfastigheter.

I avsnittet kan vi läsa om kvarvarande utsläpp från fjärrvärmens. Där tas bland annat upp el till fjärrvärmens värmepumpar. Det är anmärkningsvärt att kvarvarande utsläpp inte redovisas för något annat än fjärrvärmens. Varför ska utsläpp från elen till fjärrvärmens värmepumpar redovisas med inte elen till fastighetsägares värmepumpar?

Åtgärder inom elproduktion och användning

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transportererna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver. Vi delar inte förvaltningens åsikt att målet om solenergi ska omformuleras till att gälla både el- och värmeproduktion, målet måste fortsättningsvis endast omfatta solelproduktion.

Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan betyda olika saker – brist på elenergi, effektbrist och/eller nätkapacitetsbrist – bör begreppet korrigeras för att inte skapa onödig förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi,

däremot finns risk för effektbrist och redan idag brist på nätkapacitet.

Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effekt- och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar.

Åtgärder inom gasproduktion och användning

I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp. Läckaget är mångdubbelt större än utsläppen vid förbränningen av gas. Det är oacceptabelt att vi inte låtsas om ett så stort utsläpp i beräkningar och budget. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras. Staden bör också sätta upp vad Agenda 2030-rådet kallar för ett aspiratoriskt mål om att endast förnybar gas ska användas senast år 2030.

Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter

Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser

Handlingsplanen saknar mål för utsläppsminskningar på de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är inte tillfredsställande. Samtliga åtgärder måste ha beräknade utsläppsminskningar, det är inte rimligt att de konsumtionsbaserade utsläppen undantas från detta. När

åtgärder beslutas måste det framgå vad de beräknas leda till och vara möjligt att följa upp utfallet.

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv.

En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicys uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS.

I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där

tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjlig. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad. Handlingsplanen behöver också kompletteras med en åtgärd om att införa ett system för klimatkompensation av flygresor.

En av åtgärderna om cirkulär ekonomi handlar om att utreda att införa miniåtervinningscentraler. Det är en bra idé, men inte tillräcklig. Åtgärden bör vidgas till att på flera sätt öka tillgängligheten till återvinning. En annan åtgärd som bör genomföras direkt är att öka öppethållandet på stadens befintliga återvinningscentraler.

Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare.

- 3) Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid inom de planetära gränserna är vår tids mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots höga ambitioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden.

Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och med insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

I Miljöprogrammet framgår i målen i koldioxidekvivalenter. Det är för läsaren ett svårtolkat begrepp som inte heller kopplas till några källor. För Vänsterpartiet är det centralt att alla mål är i linje med 1,5-gradersmålet i Parisavtalet. Det skulle innebära att Stockholm stad behöver halvera sina utsläpp varje årtionde, eller med minst 7 procent varje år. Huruvida utsläppsminskningarna uppfyller detta kriterium framkommer inte i Miljöprogrammet.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Miljöprogrammet anger att staden 2040 ska vara klimatpositiv. Klimatpositiv är ett svårt tydligt begrepp som saknar gemensam definition, inte finns ett sådant i Miljöprogrammet heller. Generellt kan begreppet tolkas som att staden ska binda mer växthusgaser än man släpper ut. Detta innebär ofta ett behov av kompletterande åtgärder för negativa utsläpp. Dessa är ofta kopplade till förvisso vällovliga tekniska projekt för koldioxidinfångning, men som fortfarande är under utveckling och där resultatet är svårt att kvantifiera, eller köp av klimatkompensation, också med vanskliga resultat. Miljöprogrammet nämner inte hur staden ska bli klimatpositiv, varför Vänsterpartiet ställer sig tveksam till benämningen.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att

ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, utbyggnaden av kollektivtrafikkörfält, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Stadsplanering är central då våra byggnader och städer finns kvar i årtionden. Därför är det oroväckande att stadsplaneringen endast nämns sporadiskt. Här krävs tydligare målsättningar och kopplingar till stadens strategier för hållbar stadsutveckling. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots. Dessutom bör det finnas etappmål om att staden vid nybyggnation ska anlägga en livscykelanalys över byggprocessen för att kartlägga och strategiskt minska utsläppen vid nybyggnation.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska

vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Anton Clarholm (SD).

Reservation

Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är mycket positivt att staden nu tagit fram en klimathandlingsplan som ska peka ut åtgärder för hur staden ska uppnå de uppsatta klimatmålen. Handlingsplanen kan dock i vissa avseenden vara svårtolkad då rådigheten för olika åtgärder ibland ligger helt på staden men i andra fall kan kräva nationella åtgärder. Vi skulle önska att det på ett enklare sätt skulle gå att utläsa vilka åtgärder som är avhängiga statliga beslut och vilka åtgärder som staden har egen rådighet över.

Anton Clarholm (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Klimathandlingsplanen beskriver hur staden planerar att nå sina mycket ambitiösa klimatmål. Dokumentet är överlag gediget genomarbetat och innehåller både uppgifter om förbättringar som redan uppnåtts, inventering och analyser av områden med stor klimatpåverkan samt strategier för att minska klimatpåverkan i de områden som idag bedöms ha stor besparingspotential.

Sverigedemokraterna ställer sig bakom att Stockholm ska vara ledande i miljö- och klimatfrågor och uppskattar att staden tagit fram en ambitiös plan. Det finns dock vissa områden inom planen som vi anser förbisets och där antaganden gjorts som ej är självklara vilket riskerar att leda till att de faktiska utfallet av arbetet riskerar att bli ineffektivt, dyrt och i värsta fall kontraproduktivt. Livscykelperspektivet är fundamentalt för att uppnå reella resultat i klimatfrågan. Detta nämns i vissa delar av planen (LCA-krav vid nybyggnation bl.a.) men Sverigedemokraterna skulle även vilja att detta perspektiv lyfts även i andra sammanhang. Exempel på detta är satsningar på solceller och elektrifiering av fordon, där klimatnyttan med dessa är långt ifrån självklar ur ett livscykelperspektiv.

Även kostnadsperspektivet på klimatåtgärder är centralt. För att få en effektiv minskning av klimatavtrycket bör de mest kostnadseffektiva åtgärderna prioriteras. Vi hade önskat att detta perspektiv i högre grad genomsyrat handlingsplanen. Utfallet av den enskilda åtgärden i termer av klimatnytta per satsat krona är alltid en funktion av intelligent planering, dimensionering, kravställning och upphandling, och man bör

vara mycket försiktig med att anta generella nyttor med en typ av åtgärd.

Med utgångspunkt från kostnads- och livscykelperspektiv hade vi därför gärna sett att staden utreder möjligheterna att arbeta mer med klimatfrågor i ett internationellt perspektiv, exempelvis via klimatkompensering. Om en åtgärd i Stockholm vida understiger effektiviteten i klimatbesparing i termer av kr/CO₂ekv är det mer effektivt samt billigare att lägga pengarna på en tillförlitlig klimatkompensering. Detta ligger även i linje med Sverigedemokraternas förslag till budget 2020.

Ersättaryttrande

Sofia Tahko (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Katarina Luhr m.fl., Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

§ 14

Motion om Öka stadens energieffektiviseringar från Emilia Bjuggren (S)

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2019/1840

Dnr 2019-19071

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 29 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att motionen tillstyrks, samt att därutöver anföra följande:

Hur vi än mäter går trenden åt fel håll. Energianvändningen ökar istället för att minska. Den blågröna majoriteten gör inte tillräckligt för att staden ska kunna nå sina mål.

Förvaltningen skriver i sitt remissvar på motionen att stadens budget fastställt kalkylräntan för enskilda projekt till 5 procent och att bostadsbolagen ska utreda om och i så fall hur kalkylräntan kan sänkas för spetsprojekt inom miljöområdet samt för andra projekt vid införande av Stockholms hyra, samt vilka kostnader det skulle innebära. Förvaltningen anser att det är bra att bostadsbolagen utreder om och i vilka fall kalkylräntan kan sänkas.

Samtidigt skriver miljöförvaltningen i sitt remissvar på klimathandlingsplanen att en sänkning av kalkylräntan för energieffektiviserande åtgärder skulle öka möjligheten att nå högre energieffektiviseringsmål än 5 procent.

Det inte är tillräckligt att utreda en eventuell sänkning av kalkylränta för några enskilda spetsprojekt. Staden behöver ta beslut om att omedelbart tillåta en sänkt kalkylränta för alla energieffektiviserande åtgärder i stadens samtliga bolag och förvaltningar som äger och förvaltar byggnader och anläggningar.

Miljöförvaltningen skriver också i remissvaret på motionen att de inte anser att det är relevant att tillsätta en stadsövergripande grupp med uppdrag att ta fram åtgärder för att nå stadens mål gällande energieffektivisering. Anledningen är att det redan finns mycket hög kompetens hos bolagen själva gällande energieffektiviseringsåtgärder. Samtidigt skriver förvaltningen i remissvaret på klimathandlingsplanen att målet att energieffektivisera beståndet som är äldre än 10 år med 10 procent under programperioden fordrar extraordinära insatser gällande både finansiering och tillgång till kvalificerad personal.

För att vända trenden med ständigt ökande energianvändning och klara klimathandlingsplanens mål om 10 energieffektivisering behövs tillgång till kvalificerad personal. Staden måste tillsätta en stadsövergripande grupp med uppdrag att ta fram åtgärder för att nå stadens energieffektiviseringsmål.

Förvaltningen skriver också i sitt yttrande över motionen att staden kan driva påverkansarbete om att fastighetsägare behöver få möjlighet att göra avdragsgilla avsättningar för framtida underhåll, eftersom detta på sikt skulle leda till fler energieffektiviseringsåtgärder. Vi håller med miljöförvaltningen om att avsättningar för framtida underhåll behöver göras avdragsgilla och ser fram emot att de driver frågan gentemot regeringen och bostadsministern.

- 3) Anton Clarholm (SD) föreslår att motionen avslås, samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna motsätter sig en generell förändring av kalkylräntan för energieffektivisering. Vi anser att Socialdemokraternas motion urvattnar jämförbarheten mellan investeringar och därmed riskerar skapa förvirring i förvaltningens investeringsunderlag.

Kalkylräntan sätts utifrån en förväntad avkastning vid en alternativ användning av pengar och bör därför vara den samma oavsett typ av investering.

Återbetalningstid/kalkylperiod kan justeras oavsett vilken kalkylränta som används, och ska baseras på investeringens livslängd.

Miljönyttan kan dock motivera en investering även om den inte är lönsam. Det viktiga är att det finns en tydlighet i de fall det anses att klimat- och miljönyttan går före den ekonomiska nyttan av investeringen så att utfallet är lätt att följas upp.

Vi anser att Socialdemokraternas motion innebär en glidning i synen på investeringar där det skapas en otydlighet mellan nyttor, vilket vi är starkt skeptiska till, och yrkar därför på avslag på motionen.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

Reservation

Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag.

Anton Clarholm (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 15

Fossilfritt 2030, ERUF-ansökan

Dnr 2019-19105

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnamnden godkänner att miljöförvaltningen deltar i projektet Fossilfritt 2030.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 16

Utfasning av fossila oljepannor hos stadens nämnder och bolag

Avrapportering av budgetuppdrag

Dnr 2020-965

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnamnden godkänner förvaltningens utredning av fossila oljepannor hos stadens nämnder och bolag.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnamnden ger förvaltningen i uppdrag att årligen följa upp fossiloljeanvändningen i stadens verksamheter, hur planerna för utfasning fortskrider samt avrapportera resultatet till kommunstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnamnden.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnamnden översänder beslutet till fastighetsnamnden, kyrkogårdsnämnden, Stadshus AB samt styrelserna för Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB, Stockholms Hamn AB, AB

Stockholmskem, Stockholm Vatten och Avfall AB och
Stadsholmen hos AB Svenska Bostäder.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 23 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 17**Stockholm Exergi AB ./ Miljö- och hälsoskyddsnämnden
i Stockholms stad m.fl. ang prövotidsredovisningar
Yttrande till Mark- och miljööverdomstolen i mål M 8792-
19**

Dnr 2012-1127

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att i första hand yrka att Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet. I andra hand yrka, för det fall domstolen finner att det bör föreskrivas högre halt för utsläpp av ammonium än vad som följer av mark- och miljödomstolens dom, att utsläppet av ammonium till Lilla Värtan ska begränsas till 2,0 ton/år.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens yttrande i målet.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 18**Deltagande i EU-projektet ELEMENTS**

Dnr 2020-769

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnamnden godkänner att miljöförvaltningen leder och aktivt medverkar i projektet ELEMENTS. Om projektet får godkänt i den inskickade steg-1 ansökan kan förvaltningen förbereda och skicka in en slutgiltig ansökan, steg-2.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnamnden uppdrar åt förvaltningschefen att underteckna EU-kontraktet samt eventuellt konsortialavtal med de övriga deltagare i projektet.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 19**Miljöprövning av utbyggnad av tunnelbanedepå Högdalen****Remiss från Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, mål nr M 4713-19**

Dnr 2019-16407

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar att tillstyrka ansökan om tillstånd under följande förutsättningar:

- a) att ansökan kompletteras med vidare utredningar om masshantering/krossning,
 - b) att ansökan kompletteras med vidare utredningar om miljö kvalitetsnormer för vatten och luft, och
 - c) att tillståndet förenas med krav på kompensationsåtgärder, med anledning av verksamhetens negativa påverkan på stadens gröna infrastruktur och övergripande ekologiska spridningsvägar inom denna, mellan bl. a. Flatens och Rågsveds naturreservat
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden åberopar detta tjänsteutlåtande som grund för nämndens inställning i målet.
 - 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att företräda nämnden i ärendet.
 - 4 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 20

Tiptapp AB ./ Miljö- och hälsoskyddsnämnden angående förbud mot att förmedla transport av avfall Yttrande till mark- och miljödomstolen i mål M 8370-19

Dnr 2017-9885

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden bestrider Tiptapp AB:s överklagande i dess helhet.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden bestrider yrkandet om muntlig förhandling i målet.

- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner tjänsteutlåtandet som yttrande över överklagandet.
- 4 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Anton Clarholm (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna är positivt inställda till denna typ av tjänst, som både kan medföra stor miljönytta samtidigt som den underlättar för medborgarna i sin vardag. Det vore mycket tråkigt om det visar sig att en stelbent lagstiftning stoppar denna typ av tjänst, och vi hoppas att högre instanser kommer till slutsatsen att verksamheten får fortgå.

§ 21**Motion om att staden bör anställa en stadsljusdesigner för att främja biologisk mångfald av Sara Stenudd (V)
Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2019/1292**

Dnr 2019-015533

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Anton Clarholm (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att förvaltningen ser stort intresse och engagemang av vad som framgår i remissvaret över artificiellt ljus och biologisk mångfald i staden. I svaret påpekas också att förvaltningen har lyft det i de flesta fall i planarbetet, och att de negativa effekterna av artificiellt ljus är viktigt att beakta.

Sedan påtalas det som inte finns idag, nämligen kompetens om ljusdesign utifrån nya forskningsrön specifikt avseende artmångfald samt att behovet av en sådan tjänst inte anses påkallat.

Det blir för en läsare av remissvaret som ett lappkast i resonemangskedjan. Just på grund av det som förvaltningen påtalar, skulle en sådan tjänst kunna komma till nytta i stadens förvaltningar för att få spetskompetens i ett eftersatt område.

Det handlar inte endast om att göra analyser för framtida beslut om ljussättning i staden, utan även åtgärder för områden där det ska visa sig vara behövt för att skapa en enhetlighet i planering och faktiskt utförande.

Därför föreslår Vänsterpartiet i enlighet med motionen att en plan för ljusdesign ska tas fram och att den kompetens som förvaltningen i dag saknar för ändamålet inskaffas som en inrättad tjänst

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Anton Clarholm (SD).

Reservation

Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 22

Miljöövervakning av vattenväxtlighet för bedömning av ekologisk status

Rapport av förvaltningens miljöövervakning av vattenväxter som en del av bedömningen av ekologisk status i stadens vattenförekomster 2019

Dnr 2020-735

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner rapporten.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 20 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 23

Rapportering från myndigheter och kommuner till vattenmyndigheterna om genomförandet av åtgärdsprogram 2016-2021

Dnr 2019-18824

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens förslag till svar på återrapportering i bilaga 1.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 9 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 24

Överenskommelse mellan miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholm Vatten AB om ersättning för utredningskostnader

Dnr 2020-846

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att teckna överenskommelse med Stockholm Vatten AB enligt detta tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 27 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 25

Remiss av nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023 Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2019/1040

Dnr 2019-18306

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 30 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Anton Clarholm (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar det efterlängttade miljöprogrammet för åren 2020-2023. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder

som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transportererna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält,

tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

Ett dokument som det dock inte hänvisas till är Stockholms stads översiktsplan. Under inledningens rubrik ”Ett hållbart växande Stockholm” bör kopplingen till översiktsplanen lyftas fram.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom

digitalisering, automatisering och AI skrivs in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klargörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen. Vi delar förvaltningens uppfattning att staden ska ställa krav på klimatberäkningar redan nu samt ställa klimatkrav inom programperioden i form av

funktionskrav (kg CO₂e/m² BTA) vid nyproduktion av byggnader och anläggningskonstruktioner.

När det kommer till avsnittet om *upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur* nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt ~~köpt~~ använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

- 3) Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid inom de planetära

gränserna är vår tids mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots höga ambitioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden.

Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och med insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

I Miljöprogrammet framgår i målen i koldioxidekvivalenter. Det är för läsaren ett svårtolkat begrepp som inte heller kopplas till några källor. För Vänsterpartiet är det centralt att alla mål är i linje med 1,5-gradersmålet i Parisavtalet. Det skulle innebära att Stockholm stad behöver halvera sina utsläpp varje årtionde, eller med minst 7 procent varje år. Huruvida utsläppsminskningarna uppfyller detta kriterium framkommer inte i Miljöprogrammet.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Miljöprogrammet anger att staden 2040 ska vara klimatpositiv. Klimatpositiv är ett svårtydligt begrepp som saknar gemensam definition, inte finns ett sådant i Miljöprogrammet heller. Generellt kan begreppet tolkas som att staden ska binda mer växthusgaser än man släpper ut. Detta innebär ofta ett behov av kompletterande åtgärder för negativa utsläpp. Dessa är ofta kopplade till förvisso vällovliga tekniska projekt för koldioxidinfångning, men som fortfarande är under utveckling och där resultatet är svårt att kvantifiera, eller köp av klimatkompensation, också med vanskliga resultat. Miljöprogrammet nämner inte hur staden

ska bli klimatpositiv, varför Vänsterpartiet ställer sig tveksam till benämningen.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringstillstånd, utbyggnaden av kollektivtrafikkörfält, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Stadsplanering är central då våra byggnader och städer finns kvar i årtionden. Därför är det oroväckande att stadsplaneringen endast nämns sporadiskt. Här krävs tydligare målsättningar och kopplingar till stadens strategier för hållbar stadsutveckling. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots. Dessutom bör det finnas etappmål om att staden vid nybyggnation ska anlägga en livscykelanalys över

byggprocessen för att kartlägga och strategiskt minska utsläppen vid nybyggnation.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP, Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Anton Clarholm (SD).

Reservation

Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Miljöprogrammet är ett viktigt styrande dokument för stadens miljö- och klimatarbete. Vi ser det som positivt att de upphandlingar och inköp som görs inom Stockholms stad lyfts tydligt i miljöprogrammet inte minst under fokusområdet *Ett resurssmart Stockholm*.

Vi hade dock velat se tydligare skrivningar om cirkulär ekonomi kopplat till stadens upphandlingar och inköp i detta avsnitt. Såsom den svenska upphandlingslagstiftningen är utformad styr den i regel mot att den billigaste tjänsten eller produkter köps in. Detta är en god grundprincip men tar exempelvis inte produktens livslängd och reparerbarhet i beaktning. Detta kan ge följden att kommuner upphandlar en produkt som är marginellt billigare men har en betydligt kortare hållbarhet och livslängd. Något som är negativt ur såväl ett ekonomiskt som miljö- och klimatmässigt perspektiv.

Ett ökat fokus på den här typen av cirkuläreconomiskt tänk i stadens upphandlingar och inköp i miljö skulle kunna styra mot att staden börjar poängsätta eller kravställa livslängd och reparerbarhet på produkter, och skulle därför behöva lyftas under avsnittet *Ett resurssmart Stockholm* i miljöprogrammet. Detta är även möjligt att implementera inom stadens organisation i andra styrdokument utanför miljöprogrammet, vilket vi grönblåa ser positivt på.

Anton Clarholm (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Miljöprogrammet som inkommit till nämnden utgår i stor utsträckning ifrån Agenda 2030 och innehåller en rad åtgärder som Sverigedemokraterna instämmer i som viktiga för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi anser dock att Livscykel- och kostnadsperspektivet behöver appliceras på fler aspekter i det föreliggande programmet, då erfarenhet visar att många satsningar som genomförts är kostnadsmässigt ineffektiva och i vissa fall till och med kontraproduktiva. Detta gäller framförallt satsningar

som görs för minskad klimatpåverkan. Miljöprogrammet beskriver att det åligger implementerande organ att avgöra vilka åtgärder som är kostnadseffektiva. Vi Sverigedemokrater anser att en beskrivning av kostnadseffektivitet i förhållande till redovisad nytta bör vara ett krav för genomförande av satsningar.

Under rubriken ”etappmål - minskade klimatpåverkan från konsumtion” anser förvaltningen att staden ska uttrycka sig mer skarpt och ställa funktionskrav på kgCO₂/m² BTA vid nyproduktion av byggnader och anläggningar. Sverigedemokraterna ställer sig delvis positiva till detta, men vill starkt påpeka att sådana funktionskrav är komplexa, och riskerar att leda till suboptimeringar och gröntvättning om inte kraven tillsammans med metodik och seriös granskning och uppföljning tillämpas. Om en dylik kravställning utvecklas bör staden även utreda möjligheterna att föra samman kravet på klimatberäkningar med kravet på energiprestanda, vilka är utdaterade och inte följer de nya kraven i BBR på primärenergital. Energiprestandadelen kan betraktas som driftskedet i en LCA-analys av klimatpåverkan. Detta skulle medföra att byggherrar ges möjlighet att ta ett större helhetsgrepp om byggnadens klimatpåverkan, skapa större frihet i designprocessen samt medföra lägre kostnader och minskad risk för suboptimeringar. Gränsvillkor, randvillkor för analys och uppföljning, systemavgränsningar, rutiner för kontroll och uppföljning samt konsekvenser för byggherrar som ej klarar uppställda krav är alla viktiga punkter för att ett sådant regelverk ska få positiva effekter.

Vidare beskriver förvaltningen under rubriken ”etappmål - Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja” att det är centralt att detta arbete finns med i miljöprogrammet. Även Sverigedemokraterna anser detta arbete vara viktigt. Ökade risker för värmebölja innebär bland annat ett ökat behov av komfortkyla i skolor, förskolor och äldreboenden. Idag finns ett stort behov av att utreda dimensionerande randvillkor för dessa lokaltyper som idag ofta antingen helt saknar komfortkyla, eller där dessa system är underdimensionerade för framtida eventuella värmeböljor.

Ersättaryttrande

Sofia Tahko (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

§ 26**Utveckling av hälsorelaterad miljöövervakning i****Stockholms stad****Ansökan till Formas**

Dnr 2020-000695

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens ansökan (steg 1).
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att teckna avtal om ansökan beviljas.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 9 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 27**Tvist om bullerisoleringsåtgärder för fastigheten****Martinus 23, Flystaslingan 43**

Dnr 2014-006411

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att bullerisolerande åtgärder, utöver de som Swedavia föreslagit, inte behöver vidtas på fastigheten Martinus 23.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden åberopar detta tjänsteutlåtande som grund för beslutet.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Enligt tidtabellen startar ca 70 flygplan från Bromma Stockholm Airport den vardag när detta skrivs, 2020-02-17. Dessa ljudhändelser innefattar ej helikopterflyg eller uttrykningsflyg som ambulans mm.

Sedan tjänsteutlåtandet, som grundar sig på dåvarande utvärdering och beräkningar av bullervärden för fastigheten Martinus 23, har avgångar och landningar ökat markant. Det betyder att händelsestyrda ljudnivåer för barn och vuxna påverkas ytterligare i det område omskriven fastighet befinner sig. Den tvist som uppstått anger att den upplevda störningen av bullret inomhus kvarstår i fastigheten, efter det att föreskrivna åtgärder enligt regelverk företagits.

Från Transportstyrelsen:

”Mätningar av buller kan vara lämpligt då man önskar mer bullerdata om en flygplanstyp som saknas i de internationellt vedertagna bullerdataserna (som används som indata vid beräkningar). Mätningar av utomhusnivå är däremot inte lämpliga för att avgöra om ett bostadshus är berättigat till bullerisolering eller ej, eftersom förhållandena vid det enskilda mättillfället vad gäller till exempel vindförhållanden då kan avgöra om bullerisolering behöver utföras eller ej.”

Nämndens svar ålägger inte Swedavia att vidta några ytterligare bullerisolerande åtgärder enligt gällande regelverk och de bullervärden gjorda på beräkningar angivna i tjänsteutlåtandet daterat 2014.

Idag skriver vi 2020 och vi vet också från tidigare behandling av bullerutredningar, att det inte finns ett tydligt åtgärdsprogram för bullerminskande åtgärder för staden för Bromma flygplats. Det måste understrykas att det som gällde för fastigheten när utlåtandet skrevs saknar idag underlag av

faktiska mätningar. Det är visat i flera studier att buller av lågfrekvent art, som det rör sig om i ärendet, har allvarlig påverkan på hälsan genom stressframkallande kroppslig reaktioner. Det är också viktigt att framhålla att det är barn som finns i miljön som innefattar Martinus 23s läge. Det är med utgångspunkt i skadlighet och skäliga åtgärder för minskad hälsopåverkan framförallt vad gäller barnhälsa som förvaltningen behöver vidta åtgärder i framtida tillsyn. Årliga mätdata ska styra om tillräckliga åtgärder för att främja hälsoskydd i flygbullerutsatt fastighet och de som vistas i sina hem, och hur de faktiskt påverkas i sin vardag. Skyddsobjektet måste vara de människor som vistas i sitt hem i det område staden utövar tillsyn och deras välmående i en särskilt bullerutsatt miljö i ständig förändring. Beslutsunderlag på beräkningar på uppskattningar som är sex år gamla kan därför ifrågasättas som tillräckliga i utredningen.

§ 28

Mätning av luftkvalitet. Skrivelse från Emilia Bjuggren m.fl. (S)

Beslut

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar skrivelsen till förvaltningen för beredning.

Handlingar i ärendet

Skrivelse från Emilia Bjuggren m.fl. (S) om mätning av luftkvalitet.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt sitt förslag.

§ 29

Övrigt

Deltagande i Sveriges miljökommuners höstkonferens 2019

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att nämnden får delta i Sveriges miljökommuners vårmöte i Stockholm den

22-23 april med 5 ledamöter från majoriteten och 5 ledamöter från oppositionen. Arvode och ersättning för förlorad arbetsinkomst kommer utgå.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 30

Förvaltningschefens information

Förvaltningschefen Anna Hadenius informerar om aktuella händelser inom miljöförvaltningen samt om planerad studieresa för nämnden till Oslo den 16-17 april 2020. Mer information kommer på nästa sammanträde.

Avdelningscheferna informerar om händelser som skett inom sina respektive verksamhetsområden.

Vid protokollet

Timmie Aspelin